KOKU-FAN

昭和54年10月1日発行（毎月1回1日発行）第28巻・第10号
昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2030号
昭和30年5月24日 第三種郵便物認可

$4.00

october 1979

航空ファン 10

●ミリタリー・パワー
アメリカ海軍最新情報

●航フ・スペシャル
アメリカ海軍ジェット戦闘機

●カラー・スペシャル
ヒル基地のF-16





GENERAL DYNAMICS F-16 AT HILL AIR FORCE BASE





Photo by USAF.



米空軍の最新鋭軽量戦闘機、ジェネラルダイナミックスF-16が、試作段階を終え、今年1月に米空軍の第一線部隊へ引渡しが開始された。F-16が最初に実用配備されたのは、ユタ州ヒル基地にある戦術航空軍団（TAC）の第388戦術戦闘航空団（TFW）で、同航空団の中には、F-16の実用化のために、第16戦術戦闘訓練飛行隊（TFTS）が新たに設けられた。ここに特集した写真は、本誌特約カメラマンが6月初旬にヒル基地を訪ねて撮影した最新のフィルムと、同部隊のパイロットが写した最初の空中写真だ。前頁はいずれもF-16A（単座型）。この2頁は総て複座のF-16B型。下のマークはF-16Bの主脚格納トビラに書かれたエンブレム。16TFTSでは、F-16を採用したオランダ、ベルギー、ノルウェー、デンマークの欧州4か国のうちのオランダ空軍パイロットの養成も行なっている関係で、このようなマークを描きこんでいる。







ENERAL DYNAMICS F-16s AT HILL AFB: In January, 1979, he USAF deployed its first group of F-16s, the light weight multi-ole fighters, to the Hill AFB, Uta. The first unit to receive these F-16s was the 388TFW TAC, who immediately formed 16TFTS, Tactical Fighter Training Squadron, within its organization to efine their pilots' dogfight skill with the new equipments.

The Trio in preceding page are single-seat F-16As while its two-seater version F-16B is shown in here. The emblem on the bottom left indicating the flags of nations adopted F-16s is marked on the door of main undercarriage well. The deployment scale by this year-end is reported to reach 102.

Photogras by Frank B.Mormillo.





この頁はいずれも単座のF-16A型機。388TFWのF-16はまだ20機にも満たないが、来年度中には、3飛行隊102機のF-16がそろう予定だ。同隊におけるF-16の訓練は、A型では、F-15との格闘戦闘（ドッグファイト）、B型によるF-16慣熟訓練の2種に大別され、連日トレーニング・フライトが行なわれている。下の写真はヒル基地のテールコードHLと、戦術空軍のエンブレムを示すもの。小型戦闘機に適した機体上面の迷彩塗装を各種考えていた米空軍も、右の写真のような、上面の大半をダーク・グレーにすることに落着いたようだ。

On its vertical taile plane, the emblem of TAC, tail code "HL" stands for Hill Air Force Base, and serial numbers are clearly marked. Although various camouflage patterns on upper surface were suggested the Air Force finally adopted the dark graish color scheme as shown in the right.





編隊離陸するF-16AとF-16B(右機)







嘉手納基地に米空軍の最新鋭戦闘機
F-15イーグル到着

Photo by S.Ono



去る7月14日、沖縄の米空軍嘉手納基地に空軍の最新鋭戦闘機マクダネル・ダグラスF-15イーグル2機が到着した。F-15は秋から嘉手納基地に駐留している第18戦術戦闘航空団（18thTFW）所属の第12、25、44、67戦術戦闘飛行隊（TFS）が現在使用中のF-4ファントムIIの後継として配備が予定されているもので、2機のF-15はその受け入れ部隊の整備訓練用の機体である。また同機は燃料搭載量を増加した最新型のF-15Cで、ニューメキシコ州ホロマン基地の49thTFWのパイロットにより、フロリダ州エグリン基地から途中5回の空中給油を受け、9時間5分のノンストップで飛来した。

F-15Cs AT KADENA AFB, OKINAWA Two of the latest versions of McDonnell Douglas F-15 Eagles F-15Cs arrived at Kadena AFB in Okinawa on July 14th, 1979. They are advanced equipment for the use of ground training, and will be followed by more in the coming fall. By then F-4 Phantoms currently deployed to the 18th TFW will be replaced by these Eagles. The two arrivals also made a nonstop flight all the way from Eglin AFB, Florida, in 9-9' with 5 air refuelings enroute.





2機のF-15Cは、総飛行時間が、24時間と26時間という。どちらも新品の機体。垂直尾翼には18thTFW所属を示すZZのテイルコードが記入されているが、これはマクダネル・ダグラス社の工場で描いてきたもの。なお、F-15の海外駐留は、在欧米空軍の2個連隊に続く3番目のもので、極東への配備は嘉手納基地が最初で、C型配備ももちろん最初である。

KADENA, AT LONG LAST, RECEIVES ITS F-15 EAGLES



マレーシア空軍の新鋭F-5E







ＡＳＥＡＮ加盟国のひとつであるマレーシアは、戦闘機、輸送機、連絡機、ヘリコプターなどによる空軍を持っているが、この頁は、その中でも最新のノースロップF-5Eタイガー II 戦闘機。同空軍はF-5Eを14機購入し、1飛行隊を編成する。写真はいずれもバターワース基地での撮影になるもの。

NORTHROP F-5E TIGER IIs OF RMAF: The latest additio to the inventory of Royal Malaysian Air Force were fourteen (14 Northrop F-5E Tiger II fighters, some of which have been static ed at the Butterworth RMAFB where these selective views wer photographed. (Photos by Peter Greve



Photographs by Martin Horseman

25周年記念に集う ハーキュリーズ C-130



ロッキードC-130ハーキュリーズ輸送機は、今年初飛行25周年を迎えた。それを記念して去る6月23、24日の両日、イギリスのグリーンハム・コモン空軍基地で行なわれた、インターナショナル・エアタトゥーに、現在C-130を使用している45ヵ国の中から15ヵ国、総数27機が特別参加した。
▶フライトラインに勢ぞろいした、アメリカをはじめ使用各国のC-130ハーキュリーズ。

LOCKHEED C-130 HERCULES: In celebration of the 25th anniversary a total of 27 C-130s had participated in the 24th Int'l Air Tattoo '79 held at Greenham Common RAFB on June 23rd and 24th. Currently, the long-serving transports are being flown by 46 countries proving its reliability.



アメリカの州航空隊(ANG)所属のLC-130。氷原地帯で使用されるため、スキー/車輪兼用着陸装置を装備。胴体後部側面には離陸促進用のJATOを装備している。

LC-130 from the U.S. Air National Guard with the ski-landing gears. Being assigned to the Arctic mission she is also equipped with JATO.





C-130ほど世界各国で使用されている航空機は他に例がないだろう。その使用国は、アメリカをはじめ、南アフリカ、オセアニア、アフリカ、ヨーロッパと全世界におよんでいる。写真はサウジアラビア空軍のC-130H。

C-130H from the Saudi Arabian Air Force. Lockheed C-130 Hercules undoubtedly is one of the most widely used aircraft in the world.

ADCOMのデルタダート



現在アメリカのADCOM(航空宇宙防空軍団)には6個のF-106デルタダート装備部隊が所属している。F-106は機体の老化などにともない、F-4ファントムIIなどに機種変更する部隊も増えているが、まだしばらくは現役として活躍することになっている。ここに紹介するのは、ワシントン州マッコード空軍基地にある第318戦闘迎撃飛行隊(318thFIS) 所属のF-106A。

(Aerospace Defence Command) there are six wings equipped with F-106s, the only delta wing fighter of USAF. (Above) F-106A from 318FIS at the altitude of 12,000 feet over Mt. Rainier. (Below) An F-106 met the public during the "Open House" of McCord AFB, Wash.

マッコード基地のオープンハウスに展示されたF-106A。



Photo by R.L.LAWSON





マクダネルダグラス A-4Mスカイホーク
McDONNELL DOUGLAS A-4M SKYHAWK

マクダネルダグラスA-4スカイホークは、1950年代の初めに海軍の単発軽量小型艦上機として開発され、1954年6月22日にXA-4D-1が初飛行し、以来25年間にわたって10種類合計2,960機が生産された。この頁の写真は最終号機が、A-4採用7ヵ国の国旗を描き、記念式典に登場したときのようすを示すもの。

MCDONNEL DOUGLAS A-4M SKYHAWK

The very final model of McDonnel Douglas A-4 Skyhawk of which total production reached 2,960 has rolled out recently. An attractive color scheme commemorating the occasion included seven flags of the countries adopted the unique fighters.

Its development dates back in the early 1950's when U.S.Navy demanded light-weight singleengine carrier-borne fighter.

Its prototype XA-4D-1 made its first flight on June 22nd, 1954, which eventually developed a total of 10 variations. Powered by P&W J52-P-408A the maximum speed of A-4M reached 582kt/SL, 566kt/7,600m, while its maximum ferry range runs 1,785 nm.


SKYHAWK
2960


515
NAVY/MARINES
AWK
260

Photo by MR. ROBERT L. LAWSON.



フィリピン空軍のLTV F-8

▲フィリピン空軍はLTV F-8クルーセイダー25機を採用し、その1番機を昨年5月に受領した。このF-8は、米海軍から退役した機体を保存してあったものから再生した。F-8は米海軍のほかにフランス海軍も使用中。

The first of two LTV F-8 Crusaders deployed in May last year by the Philippines Air Force. Originally it was flown by USN.

McDONNELL DOUGLAS F-18 HORNET

▼米海軍の新戦闘機マクダネルダグラスF-18ホーネットの第2号機のめずらしいショット。ホーネットは現在5機が完成し、高空、高速テストが行なわれている。写真の2号機は主翼先端と尾翼のカラーが1号機と異なっている。

Bottom picture shows U S NAVY Mcdonnell Douglas F-18 Hornet under test with new color scheme.



Photo by Don Linn

AIRCRAFT ALBUM
U.S.NAVY



Photo by FRANK B. MORMILLO.

LTV A-7コルセアII攻撃機



海兵隊VMFA-122のマクダネルダグラスF-4Jファントム II

Photo by YASUHIKO TAKAHASHI

アメリカ海軍と海兵隊。それは自由諸国の海軍の中で最強を誇る勢力を持っている。海兵隊兵力は19万人，海軍は53万人といわれている。英国の国際戦略研究所のミリタリーバランスによると，その主要勢力は，戦闘用水上艦艇172隻，攻撃型潜水艦75隻となっている。航空機は戦闘用機が約1,100機，12個攻撃飛行団ある。これらの内訳は，攻撃型潜水艦75隻のうち，70隻までが原子力潜水艦で，航空母艦は13隻だ。この空母は，アメリカ本土をはじめ，第2艦隊（大西洋），第3艦隊（東太平洋），第6艦隊（地中海），第7艦隊（西太平洋）に展開する。

米海軍，海兵隊の戦闘用航空機は，1,100プラス364と，空軍の3,400機に比べて多くはないが，海軍，海兵隊のほとんどの機体が，航空母艦からの発進を基本とするために，機体寸法や数は決して大きくはない。しかしかぎられたスペースから出撃し，戦闘に参加する機体だけにその性能は高く，大型空母を持たないソビエト海軍と比較すると，その航空機の性能は，世界第一級といえる。高度のエレクトロニクスと，小型高性能エンジンのたゆまぬ発展によって，米海軍機の進歩は止まることを知らない。この頁では最新鋭機の集大成をしてみた。



THE AIRPOWER OF UNITED STATES NAVY AND U.S. MARINE CORPS
As known, the United States has the world leading Naval force and that of Marine Corps, with the former lining up 570,000 and the latter with 190,000 personnels. The statistics of the Institute of Strategy in London shows its mainstay consists from 172 surface vessels and 75 assault submarines, while its airpower is armed with 12 assault squadrons equipped with around 1,100 combat aircraft. Further break-down indicates that of 75 submarines 70 are nuclear-powered and 13 aircraft carriers are included in the major fleets. The carriers are assigned, besides mainland defensive force, to the 2nd Fleet (the Atlantic), 3rd Fleet (the East Pacific), 6th Fleet (the Mediterranean), and 7th Fleet (the West Pacific).

In comparison with the Air Force's 3,400 combat aircraft that of USN and USMC (1,100 plus 364) are quantitively less, however, the majority of lattera are carrier-borne types of high quality. Conforming to the restricted usage aboard the carrier deck the carrier-borne aircraft are limited in size but performance-wise they are superior. Its compact engines as well as highly sophisticated electronics enable carrier-borne aircraft to complete its unique and overwhelming missions. Needless to be said, the sea lanes are vital to the nation's survivability the protection of which is maintained by the superior fleet and the Fleet Superiority can be only guaranteed by its own air superiority capability that derive from air arms of the Navy and Marine Corps shown in the following pages.



米海軍艦上機の中で，1970年代の主役をつとめたF-4は，J-79エンジン双発の強力なパワーで，その高性能ぶりを余すところなく発揮した。ベトナム航空戦の主役となったのもファントムだ。配備数の上からもグラマンF-14トムキャットにかわるのはかなり先だ。







F-4はB，J，G，Nの各型があって，原型機F-4H-1，は本来海軍の艦上機として開発され，その高性能が買われて米空軍機としても採用された。米国はもとより諸外国にも輸出されたが，5000機以上の軍用機のうち，その多くは陸上型である。この頁は海兵隊の写真偵察型RF-4B。機首の前方，下方，側方にカメラを搭載でき，照明弾，レーダー波と赤外線による偵察能力も持っている。この頁は総てRF-4B型。

Photos by NORIKATU SUZUKI.
(page 28-29)







ロッキードS-3バイキングは世界最初のジェット艦上対潜哨戒機だ。対潜哨戒機は，海面上近くを，低速で哨戒飛行しなければならないという，ジェット機には最も不利な条件であったが，低燃費で，しかも低速飛行の可能な機体形状の開発によって，実現したものだ。S-3の試作は1969年に開始され，1972年1月初飛行し，1974年7月に最初の飛行隊が編成された。海軍の総発注機数は187機で，1978年7月に生産を終っている。S-3Aを改造し基地と空母の間を結ぶ連絡輸送機としたUS-3Aも10機が採用されている。写真はいずれもS-3Aだが，長大な主翼，ジェット機にしてはゆるい主翼の後退角，空母のエレベーター寸法にあわせたためにズングリした胴体などがわかる。

Photo by ROBERT L. LAWSON.(page 30−31)






NK


NE
705



カリフォルニア州サンディエゴからトレーニングフライト中のVS-41のS-3A(上)とエンタープライズ艦上のVS-38所属のS-3A。主翼折りたたみ開始したショット。

次頁上はS-3Aへの転換訓練部隊であるVS-41所属のS-3A。次頁下はエンタープライズ艦上で離艦重量のサインを受けるS-3A。VS-38所属機。





(Top Left) Two VS-41 Vikings during training flight off coast of San Diego. VS-41 provides all replacement personnel for all Viking squadrons of both coasts. (Bottom Left) VS-38 taxis clear of arresting gear after landing aboard USS Enterprise.

(Top Right) VS-41 replacement training pilot performs touch and go at NAS Miramar. VS-41 has trained all aircrew and mtce. personnel for the eleven Viking squadrons. (Bottom Right) Flight deck crewman signals aircraft at catapult aboard Enterprise.

Photos by ROBERT L. LAWSON.(page 32~33)





Photo by FRANK B. MORMILLO.



Photo by NORIKATSU SUZUKI.

海軍，海兵隊の主力攻撃機は，マクダネルダグラスA-4，グラマンA-6，LTV　A-7と多彩だ。A-4は主尾翼ともデルタ翼をもった小型艦上機で，主翼下に装備できる各種武装は，全幅8.38ｍの小さなサイズからは想像できないくらい多い。この頁上はF-4Jに空中給油するA-4M。この頁下は比較的初期のA-4F型。A-6は反対にやや大型で，乗員は２人。全幅も16.15ｍとA-4の約２倍の大きさだ。同機は大型空母エンタープライズや，インデペンデンス・クラスに搭載するための攻撃機で，胴体下面と主翼下面の合計５か所のハードポイントに，ミサイル，ロケット弾ポッドなど合計8,200㎏もの装備が可能だ。A-6はA，B，C，KA-6D，E型など約900機が作られた。次頁上２枚はA-6とEA-6A。下はA-6を４座の電子戦用機としたEA-6Bプラウラー。同機は敵から発射される通常レーダー電波，火器管制用(FCS)レーダー波，通信用電波を妨害する電子装置を搭載している。

USN and USMC maintain combat aircraft in variety including McDonnel Dou- glas A-4s, Grumman A-6s, and LTV A-7s as introduced here. Although smalle in size with its span measuring 8.38m only, the A-4 is capable of performi various missions. Top picture shows A-4M feeding fuel to F-4J in midai while the bottom shows the earlier model of A-4F. On the right page show are A-6s of which span stretched to 16.15m almost twice as much that of A-4 On its eleven hardpoints mounted underneath the wings and fuselage A-6 is ca pable of carrying up to 8,200kg weapons to achieve its attack mission. Wi variation models of A, B, C, KA-6D, and E its total production numbered ap roximately 900. On the top right is A-6A and the center shows EA-6B. Th bottom one is four-seater EA-6B known as Prowler equipped with up-to-da electronics and communication systems specifically designed to achieve its ele ctronic warfare mission. Powered by two P & W J52-P-408 engines she has th maximum speed of 520kt/SL, and the range of 2,150nm.



Photo by FRANK B. MORMILLO.



Photo by NORIKATSU SUZUKI.



Photo by FRANK B. MORMILLO.



Photo by FRANK B. MORMILLO.

アメリカ軍用機の
で、唯一の固定翼V
OL機AV-8Aハリア
は、英国のホーカー
ドレー・ハリアーを
クダネルダグラス社
ライセンス生産した
のだ。同機を使用し
いる海兵隊は、ペガ
ス11エンジンに換装
性能向上をねらって
る。AV-8A改造によ
試作2機はすでに完
し、試験飛行中であ



Photo by YASUHIKO TAKAHASHI.

McDonnel Douglas has turned out the only VTOL combat aircraft in the U.S. Forces, the AV-8A under the license of UK's Hawker Siddeley. The AV-8As are currently deployed by USMC and its improved version has been produced by the McDonnel Douglas and two of them are undergoing various phases of flight test now. AV-8A is powered by Pegasus 103 engine with its maximum speed of Mach 0.95/300m, with armament M=0.85–0.87/300m, and cruising speed of M=0.8/6100m. Its VTO with 1,360kg armament reaches 50mm, while STO runs 350m with 2,270kg armament.



Photo by FRANK B. MORMILLO.



大型増槽とロケット弾ポッドを装備したAV-8A

Photo by
YASUHIKO TAKAHASHI



やや旧式の写真偵察機ではあるが，ＬＴＶ RF-8 クルーセイダー写真偵察機が，ＲＡ-５Ｃ（次頁下）の退役にともなって再びクローズアップされている。原型ＲＦ-８Ａは1957年に使用が始まったのだから，20年以上にわたって使用されたことになる。同機は144機生産され，このうち73機に主翼の補強，胴体の改造等が行なわれ，現在に至っている。従来ＲＦ-８はわが国におなじみのミッドウエー・クラスの空母に搭載されていたが，大型空母にもその飛行隊が展開するだろう。上はＲＦ-８Ａ，この頁下はＲＦ-８Ａ。

ノースアメリカンRA-5 Ｃビジランティは，最初攻撃機として開発されながら，用兵思想の変更から不採用になり，偵察機として改造された。（写真右下）

Following the retirement of RA-5C (below) the LTV RF-8 Crusader photo reconnaissance has been once again brought into the spotlight. Since the production of its original model RF-8A in 1957, the family of 144 have been turned out with the majority in active for more than two decades. Of the total production 73 had reinforced its wings and fuselages.

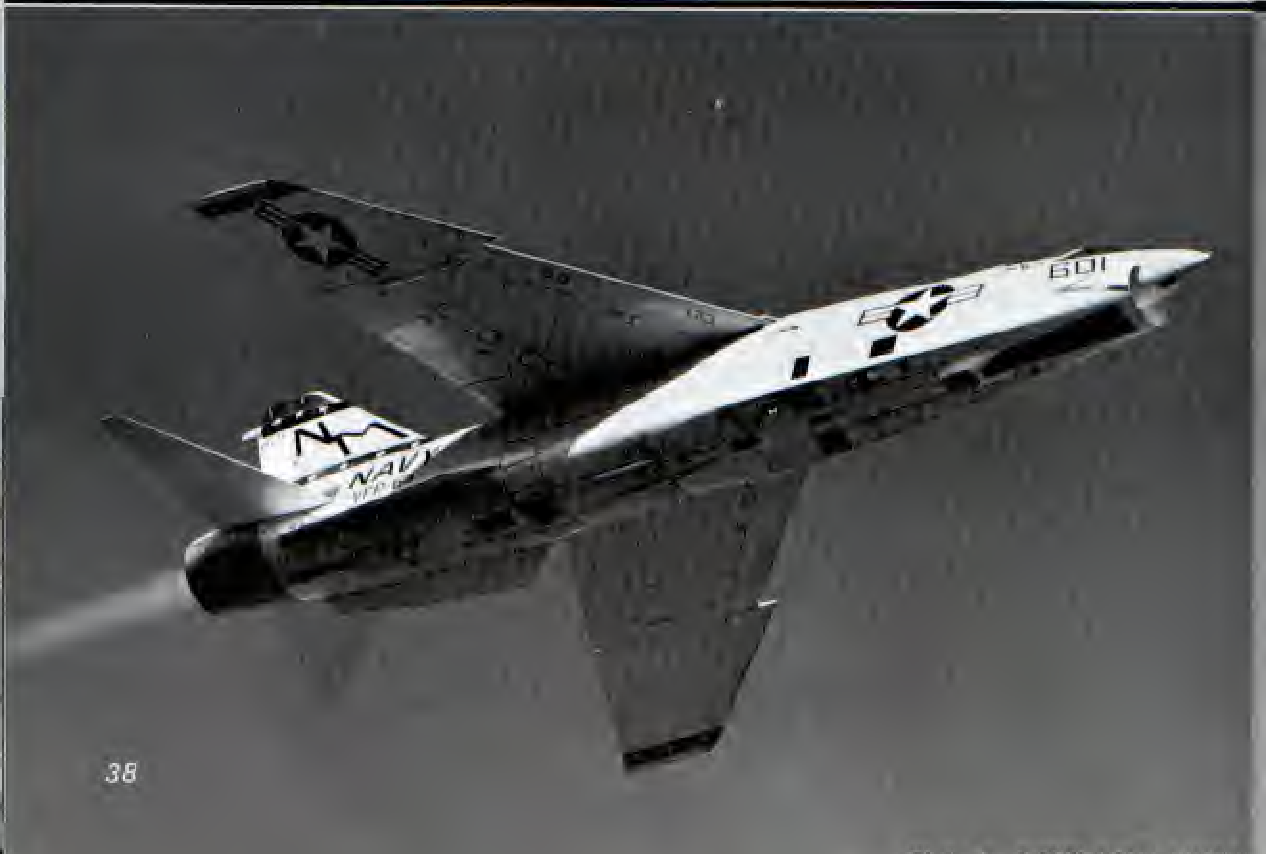


Photo by NORIKATSU SUZUKI

Photo by YASUHIKO TAKAHASHI.



Photo by NORIKATSU SUZUKI





Photo by FRANK B. MORMILI

LTV A-7は，さきにあげたA-4・A-6と共に，海軍の主力攻撃機として，大型，中型両空母の艦隊航空隊に配属されている。トップ頁とこの頁の写真でおわかりのように，同機はF-8戦闘機の基本部分を使用し，ターボファン・エンジンを搭載したものだ。推力6,800kgのTF／41エンジンと，高揚力装置，34.8㎡に及ぶ翼によって，兵器の搭載量は最大6,800kg　写真はA-7EコルセアII

Together with A-4s and A-6s, the LTV A-7s are also assigned to the carri[…] as USN's main attack force. As envisaged in this picture the aircraft h[…] been developed on the base of F-8 fighters. Powered by TF-41 turbofan engi[…] with thrust of 6,800kg the A-7E Corsair II is capable of flying the top sp[…] of 830kt/1,520m and cruising speed of 470kt/12,500m with the maximum ra[…] of 2,420nm. Its armament consists from a 61 20mm gun, two AIM-9D AA[…] and bombs up to 6,800kg.

JASDF MITSUBISHI F-1 & PILOT

F-1戦闘機とパイロット

航空自衛隊の三沢基地にある第3航空団第3飛行隊と，第8飛行隊では，超音速支援戦闘機三菱F-1が，連日はげしい訓練飛行を行なっている。航空自衛隊の発足以来，戦闘機はF-86F，D，F-104J，F-4EJ，そしてF-15へと移行した中で，純粋に日本人の手で開発，生産されたF-1が，どのような役割を果すのだろうか。日本の防衛という目的の中で，その存在価値を今すぐに決めることはできないが，その判断の材料とすることは可能なはずだ。F-1は第3飛行隊に今年3月末日18機，第8飛行隊には6月30日に6機が配置されている。航空自衛隊が予定している装備機数は68機だから，来年度にはF-1の第3の飛行隊が編成される。同機は全長17.85m，全幅7.88m，全高4.45m，最大離陸重量13,700kg，エンジンRRチュルボメカTF40-IHI-801A　アフタバーナ使用推力3,200kg×2基，最大速度マッハ1.6/11,000mにて，上昇時間11,000mまで2分以内，武装20mmM61A-1機関砲×1，サイドワインダー×2，225kg爆弾×12。

Photo by Masahiko Takeda.





8飛行隊々長鶴田政昭二佐(上)と訓練に向かうF-1

MITSUBISHI F-1 GROUND-SUPPORT FIGHTER: The first Japanese-made supersonic fighter the Mitsubishi F-1s have been deployed to Misawa AB in Northern Japan. The units received the new fighters were the 3rd and 8th squadrons of 3rd Air Wing of JASDF (Japan Air Self Defense Force). While the 3rd squadron received its last of 18 F-1s in the end of March this year, the 8th squadron's 6 F-1s arrived on 30 June. By the beginning of August, a total of 6,500 hours had been flown by 24 F-1s from these two squadrons. In final phase the JASDF will have 68 F-1s.



パイロットは全員でなってマラソンで鍛え上げる



M61 20mm砲の点検・整備

アクセスパネルは確実に[illegible]







225kg爆弾をドリーに乗せてスタンバイ



昭和52年9月24日，第3飛行隊に最初のF-1戦闘機（201号機）が到着し，さきに記した両飛行隊の合計24機は，今年8月初めまでに約6,500飛行時間を記録している。また，今年3月30日からは，それまでスクランブル任務についていたF-86Fにかわって，F-1が初めてその任についた。その日から6日目の4月4日，2機のF-1は初のスクランブルに出動し，沿海州を北上するソビエトのツポレフTu-16バジャーを確認している。この例をとっても，F-1はすでに生まれたてのひ弱なヒナ鳥ではなくなっていることがわかる。本誌が取材した日は，第3航空団司令の稲川史郎空将補自ら，F-1の錬成訓練を終了した日でもあった。こうしたことからも，機体，パイロットともに，第一線をめざして努力を続けている飛行隊の姿を，うかがい知ることができるのであった。



レーダーアンテナの調整は特に念入りに



20mm砲弾の搭載

A pair of F-1s from the 3rd squadron flew scramble for the first time on April 4th and reported back the recognition of Soviet Tubolov Tu-16 "Badger" flying northward possibly on reconnaissance mission. It was only the fourth day of its deployment F-1 proved its multi-role capability. Ever since then under the command of Brig. General S Inagawa, the 3rd AW Commander, the wing's F-1 pilots have been kept under continuous hard training to perform their home-defense role.

主翼端にはサイドワインダーAAWを搭載







雨の中を帰投したF-1

F-1は航空自衛隊最初の直接支援戦闘機だ。その性能は、対艦船攻撃と対地支援に必要な高速進入、低空での高性能などを備え、装備の面でも慣性誘導装置、自動爆撃装置を完備し、近くマッチング予定のオートパイロットがそろえば、わが国最強の機体になるという。その上F-1は制空戦闘能力をも持っていることは、今年はじめに米空軍のF-15戦闘機との共同訓練からもうかがい知ることができる。ちなみに、パイロットに聞いてみると、F-1はコックピット内の計器、スイッチ、操作レバー等の配列が日本人によくあっており、非常にあつかいやすい。また、先にあげた諸装備によって、従来の機体にはなかった戦技、戦法が作れるともいう。たとえば、三沢(青森)基地の東方海上にある訓練空域あるいは、天ヶ森射爆場における対地、対海上爆撃訓練でも、航法精度が高く、その命中精度は非常に高いと評判だ。トレーニングは通常6～7,000ftの高度から30～45度のダイブをし、25ポンド訓練弾を約3,000ftの高度で投下する。あるパイロットは、戦闘機乗りはより高い性能の機体に乗りたがる。F-1はそんな希望を十分にかなえてくれる、といっていた。

トレーニングを終り、メカニックの手で点検中





脚部のアンチスキッドは特に高い性能をもっているという



離陸の瞬間，時速は300kmをこえている






第3,8飛行隊のラインナップ

ジェット軍用機の先輩たち

アプロ707　　A.V.ROE　707

イギリス編 33





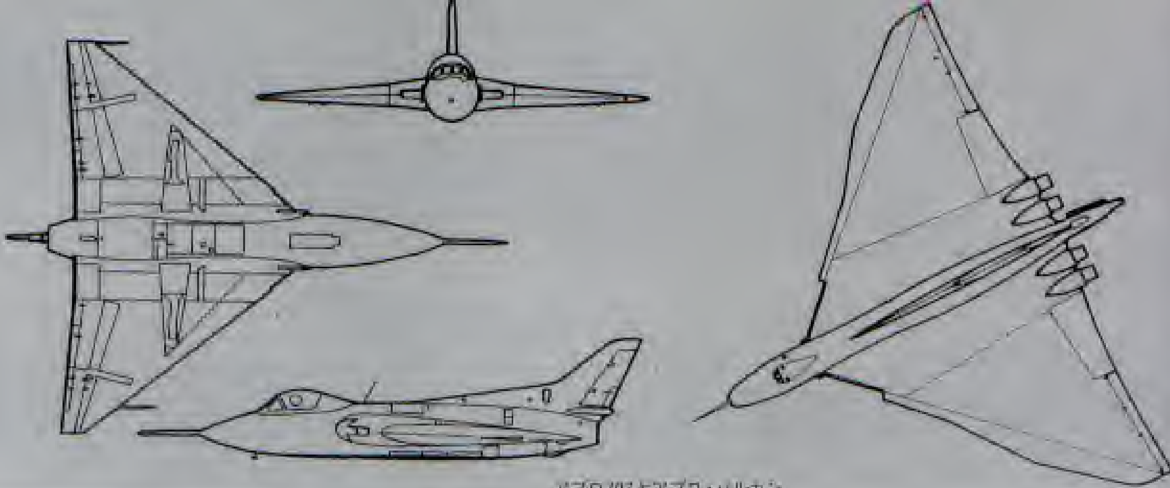


英国のジェット・エンジ
とジェット機の生みの親はフ
ランク・ホイットルである
したがって，英国最初のジェ
ット機は，グロスタ-E 28/39
呼ばれる，ズングリとした胴
に，主翼は低翼直線翼であ
た。その後グロスター・ミー
ィアが作られたが，これも両
翼の中央にエンジンを1発ず
装備した双発機であった。
らにその後のデハビランド
スーパーマリン，サンダース
ー社の開発した機体も大
小異であった。　今月紹介
るアブロ社の707シリーズは
英国最初のデルタ翼機で
707シリーズは，ジェット爆
機のスケールダウン・モデル
して研究機としてのみの
終ってしまったが，その歴
には名をとどめることにな
た。ジェット・エンジンが実
化されてまだ日の浅い1940
代の中ごろに，より高速性
求めて，デルタ(3角)翼の飛
特性を研究するために試作
れたのがこのアブロ707だ
号機の707はロールス・ロイ
ダーウェント　エンジンを
備し，1949年9月4日にボス
ムダウンで初飛行に成功
た。2号機は707Bと呼ばれ
Aはエンジンの空気取入口
主翼付根の左右に開口し，
型は胴体上面のドーサル
ィン直前にあるのが外形上
大きな相異点だ。C型はA
複座タイプ。





AVRO TYPE 707 SERIES: In response to a specification issued in 1946 calling for a medium bomber with exceptional load carrying and range capabilities, A.V.Roe & Co. decided to build the first British delta-wing aircraft. Since delta-wing provides an ample wing envelope to accomodate sufficient fuel tankage, the choice seemed promising. In those days, however, so little was known of the low speed behaviours of delta-wing planform. Thus, the Type 707 was built as a low-speed one-third-scale model of the projected Type 698 bomber (known later as "Vulcan"). Powered by a 3,600-lb thrust Rolls-Royce Derwent turbojet, the 1st 707 flew for the first time at Boscombe Down on 4 September 1949, but later destroyed in an accident. On 6 September 1950 the flight-test program was reactivated with a 2nd prototype 707B, which like the 1st one had dorsal air intakes and low-speed controls. For higher speed testing the 707A, with air intakes at the wing roots and modified control surfaces, flew in July 1951.



アブロ707とアブロ・バルカン







アプロ707は，先にもふれたように，英空軍のジェット・デルタ翼爆撃機タイプ698の研究モデルとして作られたもので，タイプ698の1/3のサイズであった．ちなみに，タイプ698というのは，他でもない先月号に御紹介したアブロ・バルカン爆撃機なのだ．アブロ707は全幅10.4m（707A,C），10.11m（707B），全長12.9m（全機同じ），全高3.53m（707A），3.58m（707B），アブロ・バルカンは全幅33.83m，全長30.45m，全高8.28m，翼面積368m²，総重量82,000kgであることから，両機を比較対照すると，アブロ707の作られた意義がおわかりいただけるだろう。



A second 707A was later built,and on 1 July 1951 the 707C with side-by-side seating configuration was flown. Dimensionsions are; span,10.4m/707A&C, 10.1m/707B; length, 12.9m/707A,B,C; height, 3.53m/707A&C,3.58m/707B. Vulcan measures;span,33.83m;length,30.45m,height,8.28m.

PHOTO NEWS





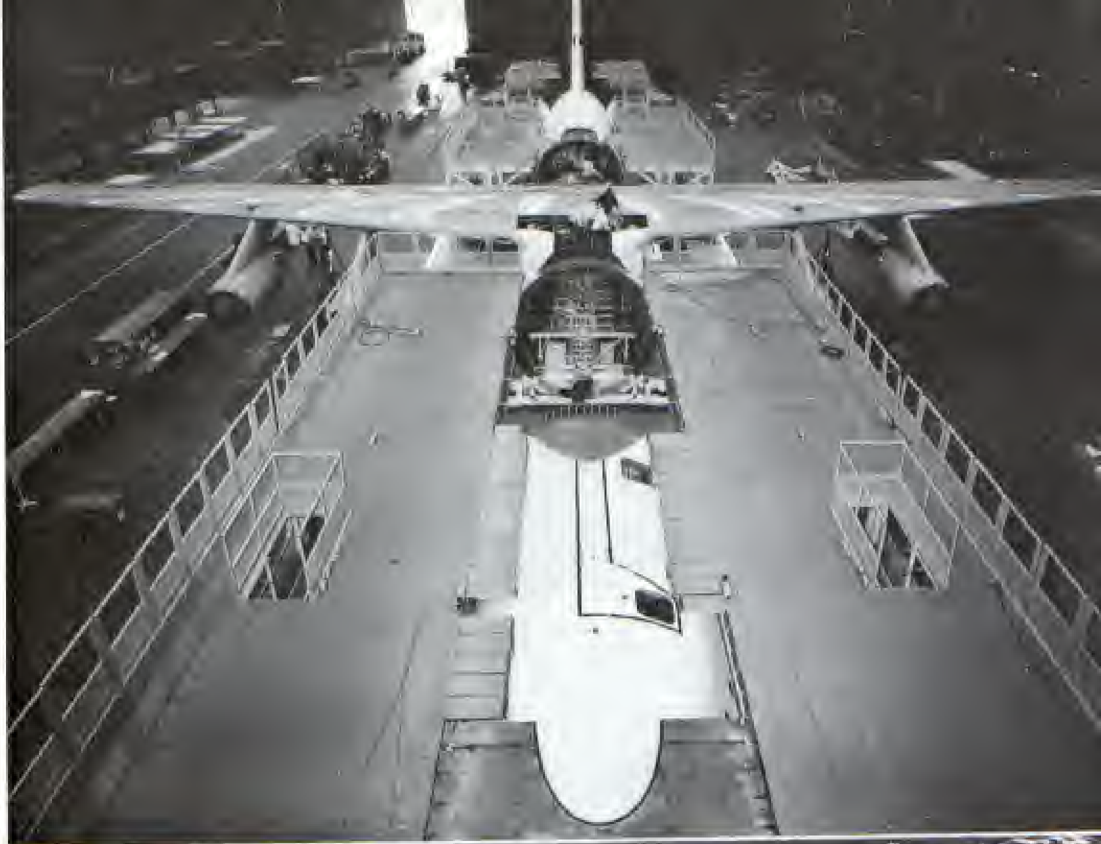
米海軍の新戦闘機マクダネル・ダグラス F-18ホーネットは，胴体後部にあるアレスティング・フックを使っての初の拘束着陸（アレステッド・ランディング）に成功した。このテストはF-18の第3号機によって，パタクセントリバーの海軍航空テストセンターで行なわれたもの。(写真上)。また，F-18のレーダーシステムとレドームを，海軍の T-39セイバーライナーの機首に取りつけ，仮想敵機のF-4やF-15を相手に迎撃ミッションやグラウンド・マッピングのテストを行なっている。左の写真はユーモラスなその機首部分。

米海軍とNASA，ベル社の3者で協同開発中のベル XV-15の第2号機が，通常の飛行に成功した。同機は昨年秋に完成し，主翼を90°上方に上げてヘリコプタのように垂直離着陸テストを行なっていたが，最近になってトランジション（遷移）飛行に成功したもの。最大速度は180 kt の予定。

[Top]McDonnel Douglas F-18 Hornet No.3 makes successful arrested landing Patuxcent River Naval Flight Test Center.

[Center][Bell Helicopter Textronon's XV-15 tilt rotor research aircrft No.2 makes its flight over Texas.





米空輸軍団(MAC)のロッキードC-141Aは，胴体を7.1m延長し，空中給油受油装置を取付ける作業が進んでいる。C-141Bと呼ばれるこの改造機は，胴体延長にともなって米空軍のシステム463Lによる搭載量がふえる上に改造時に機体強度の向上を計る事によって，機体寿命が大幅に延びる予定だという。写真上の主翼前後に空白があるが，手前に約4m，後方に約3mのプラグをはさみこむ。改造によって空力的にも改善され，最大速度も早くなる。



ボーイング727短・中距離旅客機の1,500号機がボーイング社レントン工場で完成した。B727は1号機が1962年に完成以来好調な売れ行きを見せ，ジェット旅客機時代のDC-3とまでいわれているほど有名だ。写真右の機体はアメリカのユナイテッド航空へ引渡されるもので，UA社のB727としては201番目の機体になるという。

英国ウエストランド社のWG30新型ヘリコプタが完成した。WG30は英仏両国で使用中の軍用ヘリコプタであるリンクスを基本に作られ，開発と生産の低廉をねらったもの。ロールス・ロイス・ジェム(Gem)双発で，最大離陸重量5,330kg，航続距離700kmを予定している。民間用には6～8席のビジネスタイプ，または17～21席，軍用には兵員22人を運ぶことが可能。

[Top]Lockheed C-141A under innovation with extension of fuselage by 7.1-m, which will also accomodates the air-refueling receiving system. The aircraft will be redsignated as C-141B after its innovation.
[Center]The 1500th Boeing 727 has been delivered to United Airlines, whose 727 fleet now torals to 201.
[Below] Britain's Westland recently came up with its WG30 Helicopter deveroped on the base of Lyns. The new helicopter is capable of carrying 22 personnels with the range of 700-km.



Photos by T





Photos by TASS

・ソビエトの新双発輸送機アントノフAn-72は，先月号パリ・ショーレポートでお知らせしたが，タス通信から，新たな写真が送られてきた。D-36ターボファンエンジン2発を主翼上面に装備し，52人分の座席または空挺降下員40人または担架24を搭載できる。中はその機内。下はソビエトで設計，ポーランドで製作されたアントノフAn-28軽輸送機。An-28はPZL-Mielec社で生産され，グルシエンコフTVD-10Bターボプロップエンジン(970shp)双発で，旅客型は5列15席から，最大19席，あるいは6－7席のビジネスタイプにすることも可能だ。またソビエト機らしく，後部には大型トビラとカーゴウインチももっている。

[Top & Left] Selective views of Soviet Antonov An-72. One of them recently made public appearance at the Paris Air Show. Equipped with a pair of D36A turbofan engines, the aircraft is capable of carrying 52 passengers or 40 fully armed airborne troops, or 24 stretchers as ambulance.

[Below] The Soviet designed Antonov An-28 produced by PZL-Mielec of Poland. The transport is powered by two Glushenkov TVD-10B 970hp turboprop engines with capacity of carrying 15 to 19 passengers, and has a rear cargo door. rear

Photos by





四国の愛媛県南宇和郡城辺町の沖合に沈んでいた旧日本海軍の紫電改戦闘機は、さる7月14日午前10時、クレーンによって40mの海底から引上げられ、34年ぶりにその姿を空中に浮かべた。同機は松山の343空所属機であるが、搭乗者の名前等は判明していない。（写真提供　小山進氏）

[Above] After 34 years of submergence a missing N1K2-J Shiden KAI 'George 21' from the 343rd Kokutai of IJNAF surfaced on July 14th off coast of Ehime Prefecture. N1K2-J spent last eight months of war in home-defense role proving its outstanding performance as interceptor. (Photo by S. Koyama.)



航空自衛隊第2航空団の「F-4EJ」は試験的にブルー、グレーなどのペイントによる迷彩塗装を行なった。主翼下面、胴体など3種類のパターンがあるという。（太田徹氏撮影）

米空軍第36戦術戦闘航空団所属のマクダネルダグラスF-4Eは、駐留基地の韓国基地へ再び飛来した。同部隊の機体は機首にシャーク・ティースが書かれている。（田村淳一氏撮影）

[Right] A formation of F-4EJs from the 2nd Air Wing, Japan Air Self Defense Force. (Photo by T. Ohta.)

[Below] A shark-teethed F-4E from the 36th TFW stationed at Osan AFB, South Korea pays frequent visit to Yokota AFB, Japan. (Photo by J. Tamura)



航フ・スペシャル

アメリカ海軍ジェット戦闘機

イラスト 大沢郁甫　　解説 宮本 勲



CHANCE VOUGHT F8U CRUSADER

クルセイダーはF11Fタイガーと並ぶ超音速艦上戦闘機のパイオニアで、開発に手間取ったF11Fに先駆けて実用化され、最初の[illegible]艦上戦闘機のタイトルを手にした

キエフ、ミンスクをはじめとする空母建造に象徴されるように近年のソ連海軍の強化は目覚しいものがあるとは言え、依然アメリカが最強の海軍力を保有していることに疑いの余地はない。その世界最強の米海軍の中で、予算、人員、施設などあらゆる面で第一位を占めるのが航空兵力であり、海軍航空の中心となるのが空母部隊である。第二次大戦終結後、航空機はジェット機時代を迎えたが、それ以後の世界各国において空母を組織的かつ大規模に運用したのはアメリカ海軍をおいてほかにないことから、艦上ジェット戦闘機自体がアメリカの専売特許的機種といった感が強く、そこには技術的あるいは航空史上にエポック・メーキングな足跡を残した機体が多く見られる。今月の「航フスペシャル」は、異色機の集合体ともいえる米海軍ジェット戦闘機の系譜をたどってみたい。」



CONVAIR XF2Y SEADART

コンベアー XF2Y シーダート（XF2Y-1）

★F2Yシーダート★[illegible]と並んで世界にたった2つしかないジェット水上戦闘機。デルタ翼と引込み式ハイドロ・スキーの組み合わせで[illegible]により[illegible]ものの、[illegible]などの問題から結局開発は中止された

亜音速ジェット戦闘機から始まった

CHANCE VOUGHT F6U PIRATE (XF6U-1)
チャンスボート パイレート



McDONNELL FH PHANTOM
マクダネル FH ファントム (FH-1)



McDONNELL F2H BANSHEE
マクダネル F2H バンシー (F2H-4) CVA-59 フォレスタル上





NORTH AMERICAN FJ-1 FURY
ノースアメリカン FJ-1 フューリー
(FJ-1)

GRUMMAN F9F-3 PANTHER
グラマン F9F-3 パンサー
(XF9F-3)

GRUMMAN F9F-2 PANTHER
グラマン F9F-2 パンサー (F9F-2)



DOUGLAS F3D SKYNIGHT

ダグラス F3D スカイナイト (F-10B)

★F3Dスカイナイト★1946年4月3日に発注された最初の双発・複座艦上ジェット全天候戦闘機。エンジンのパワー不足から飛行性能に見るべきものはない。また艦上機としては失格であったが、朝鮮動乱たけなわの1952年11月2日、VMF(N)-513所属のF3D-2はMiG-15を撃墜。史上初のジェット戦闘機同士の夜間戦闘に勝利を収めたことは注目される。

CHANCE VOUGHT F7U CUTLASS

★F7Uカットラス★敗戦による第三帝国の崩壊は多くのドイツ航空技術をアメリカに紹介したが、その中に無尾翼機に関する研究があり、これを基本に後退翼とアフタバーナ付きエンジンを組合わせて音の壁へ挑戦したのがF7Uである。しかしながら特異な形態に起因する安定性・操縦性不良は戦闘機として致命的でまた事故率も高く、約300機が生産されながらも就役から3年後の1957年にはその特徴ある姿を消した。



第2世代の遷音速機には奇妙な形が多かった

NORTH AMERICAN FJ-3 FURY ノースアメリカン FJ-3 フューリー（FJ-3）



★FJ-2、3、4フューリー★FJ-2、3、4は[illegible]

GRUMMAN XF10F-1 JAGUAR グラマン XF10F-1 ジャガー（XF10F-1）



★XF10Fジャガー★1952年5月に初飛行した世界最初の可変後退翼付き艦上戦闘機。[illegible]を中翼に配する機構として[illegible]したが、ほどなく高速性能と良好な離着艦性能を両立させるため可変後退翼の導入を決定。原型1号機は初飛行したものの、その後機能性の問題を[illegible]できず計画は中止された。

GRUMMAN F9F-8 COUGAR グラマン F9F-8 クーガー（F9F-8P）

F9F-6～-8クーガー★艦上ジェット戦闘機としてすでに十分な実績のあったF9F-2～-5パンサーの直線翼を後退翼化し速度性能の向上を狙ったのがクーガーの系列である。J48P-6、P-8装備のF9F-6は[illegible]同じJ33A-16装備のF9F-7が168機、そして胴体延長と主翼の[illegible]となった-8が[illegible]機生産され、ほかに写真偵察型F9F-6P、-8Pなどが作られた。



マッハ1以上が常識の時代が……

★F4Dスカイレイ★ [illegible] デルタ翼艦上戦闘機となったF4Dスカイレイは [illegible] 戦闘機としては一応の成功を見た



DOUGLAS F4D SKYRAY
ダグラス F4D スカイレイ (F4D-1)

DOUGLAS F5D SKYLANCER
ダグラス F5D スカイランサー
(F5D-1)

★F5Dスカイランサー★F4D-1の発展型として [illegible] エアフレームを再設計した機体で、[illegible] と呼ばれたが、初期計画にF5D-1スカイランサーの名を与えられた。しかしながら、[illegible] の運用がきかず、試作機だけの製作に終わった。

DOUGLAS F4D SKYRAY
ダグラス F4D スカイレイ (F4D-1)

★F11Fタイガー★ [illegible] エンジンはアフターバーナー付きのJ65を搭載、エリアルールをはじめとする各種の新技術がとり入れられていたが、[illegible] との比較ではこれに劣るため199機生産されただけとなり、むしろブルーエンジェルスの使用機として名高いものがある。

GRUMMAN F11F TIGER
グラマン F11F タイガー (G98J-11)

McDONNELL F3H DEMON
マクダネル F3H デモン
(F3H-2N)

★F3Hデモン★ [illegible] 開発されたものの、[illegible] エンジンに起因するトラブルと事故続きから「殺人機」の汚名 [illegible] 1964年まで第一線にあった。


CHANCE VOUGHT F8U CRUSADER
チャンスボート F8U クルセーダー（F8U-1）
NAVY
CHANCE VOUGHT F8U-3 CRUSADER III
チャンスボート F8U-3 クルセーダーIII（F8U-3）
6340
NAVY
GENERAL DYNAMICS-GRUMMAN F-111B
(F-111B)
ジェネラルダイナミックス・グラマンF-111B
151970
CHANCE VOUGHT F8U CRUSADER
チャンスボート F8U クルセーダー（F8U-1P）
DOUGLAS A-4 SKYHAWK
ダグラスA-4スカイホーク
NP
16 RM

スーパーファイター時代がやってきた



★F-4ファントムII★米海軍向けの全天候ミサイリアーとしてスタート、その後米空軍をはじめとする西側各国の主力戦闘機となったベストセラー機で、超音速戦闘機としては初めて生産数5,000機を突破した機体でもある。すでに米海軍の主力戦闘機の座はF-14Aに明け渡しつつあるが、海兵隊ではF-18の実用化まで第一線で使用される。

McDONNELL DOUGLAS F-18 HORNET（F-18A）

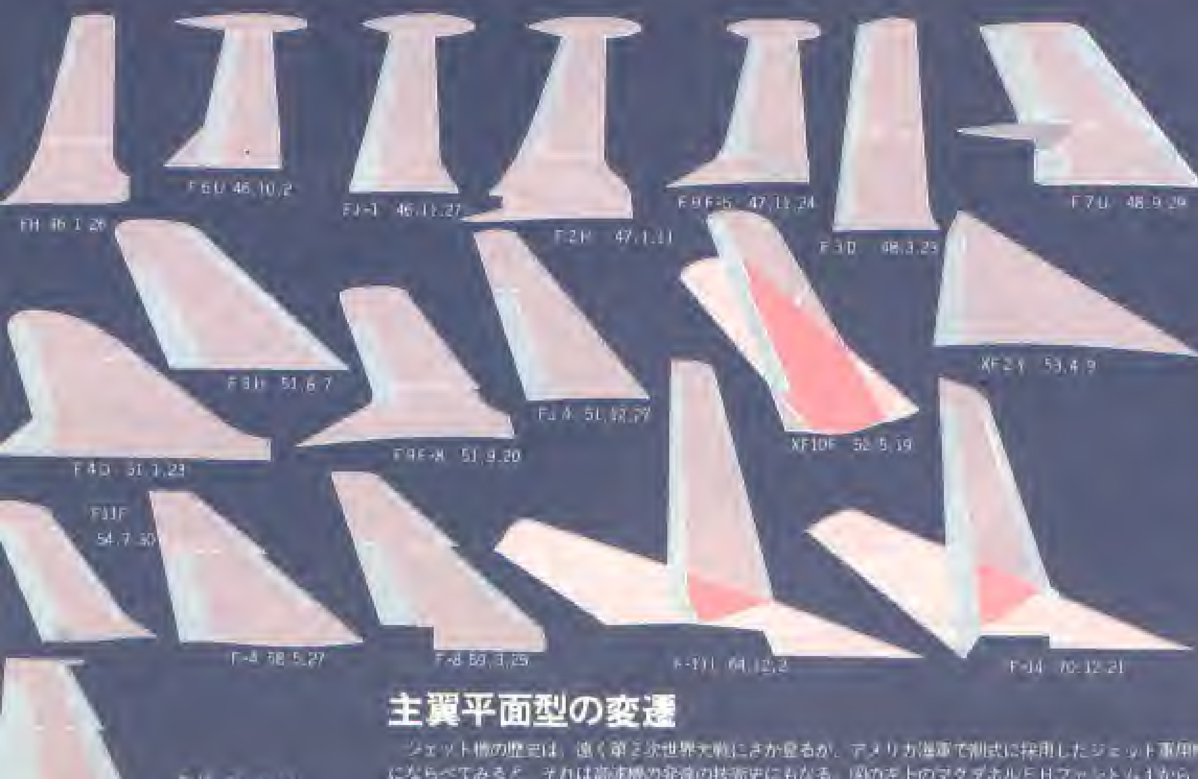
★F-18ホーネット★F-4JおよびA-7Eの後継機となるべく、現在開発段階にある198[illegible]年代の米海軍、海兵隊のホープ。もともとノースロップ社が米空軍のLWF計画に提案したYF-1[illegible]をベースにしており、1976年1月に開発試験用機11機を受注。その1号機は1978年9月13日に完成した。



GRUMMAN F-14 TOMCAT

★F-14Aトムキャット★F-111B計画のキャンセルによって生じた米海軍艦上戦闘機のギャップを埋めるべく1968年に開発計画がスタート。1973年から部隊配備が進み現在すでにVFの過半数を占めるに至っている。自動化した可変後退翼と、AN/AWG-9 FCS+AIM-54フェニックスAAMから成るウエポン・システムが最大の特徴で、空軍のF-15とともに現代の戦闘機の最高峰にランクされる機体である。





主翼平面型の変遷

ジェット機の歴史は、遠く第2次世界大戦にさか登るが、アメリカ海軍で制式に採用したジェット戦闘機を順にならべてみると、それは高速機の発達の技術史にもなる。図の左上のマクダネルFHファントムIから、マクダネルダグラスF-18ホーネットまでをみると、亜音速、遷音速、超音速機の変化が興味を引く。初期の機体は単純な直線翼、ゆるい後退翼、デルタ翼、クリップト・デルタ翼、可変後退翼とかわって行く。そしてF-18の平面型でもわかるように、低速、高速の広い範囲で高い揚力を得るためのブレンデッド・ウイングボディへとかわって来た。（図は機名と初飛行年月日を示す）

第二次世界大戦の米陸軍傑作戦闘機
P-51ムスタングとエースたち



イタリアに展開した第15空軍第325戦闘大隊第317戦闘中隊のハーシェル・H・グリーン少佐と愛機P-51C。グリーン少佐はP-40で3機，P-47で10機，P-51で5機の計18機を撃墜している。

Maj. Herschel H. Green standing by his P-51C at an advanced base in Italy, where the 31FS-325FG of 15th AF was stationed. Maj. Green had a total of 18 kill recorded while flying with P-40, P-47, and P-51.



▲第8空軍第361戦闘大隊第375戦闘中隊のJ.J.クリスチャン大佐の乗機P-51D。機体は垂直尾翼から胴体上部にかけての背ビレのない初期型である。クリスチャン大佐は1944年フランスで急降下爆撃中に戦死している。

P-51D commanded by Col. J.J. Christian of the 375FS 316 FG of 8th AF. As noted the aircraft is the earlier model without dorsal fin. Col. Christian was killed in action in 1944.

Major Sam J. Brown in cockpit of his P-51D. He flew with 308FS 31FG of the 15th AF in Italy and recorded 15 kills though at the time of this picture-taking marked was 13.

▼イタリア戦線で活躍した第15空軍第31戦闘大隊第308戦闘中隊所属の、サムエル・J・ブラウン少佐と愛機P-51D。ブラウン少佐の総撃墜数は15機で、写真ではドイツ機13機の撃墜マークが描かれている。







▲第15空軍第52戦闘大隊所属のジェームス S. バーネル大尉（左）とロバート C. カーチス少佐。2人共エースで，バーネル大尉が17機，カーチス少佐が14機を撃墜している。機体はバーネル大尉の愛機P-51D。

Shown in the above are capt. James S. Varnell and maj. Robert C. Curtis (right) from the 52FG of 15th AF.Capt. Varnell recorded 17 kills while that of Major Curtis totaled to 14. P-51D shown belonged to capt. Varnell.

▼第二次大戦で活躍したP-51は，1950年6月25日に勃発した朝鮮動乱で，再び活躍の場が与えられた。写真は第5空軍第18戦闘爆撃大隊のP-51D。胴体側面にはバズナンバーが記入されている。



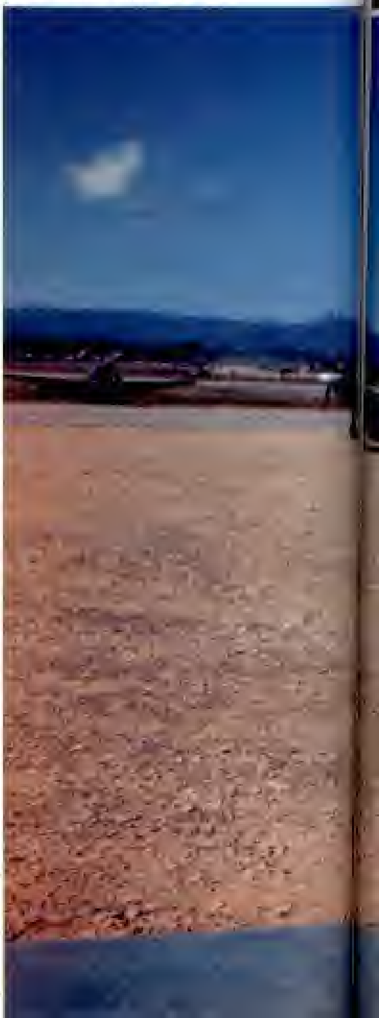


▲1944年に第3司令部航空大隊に編成された第4戦闘中隊は、第二次大戦中はレイテ、ルソンなど南西太平洋で作戦し、終戦後1946年3月まで千歳基地に駐留、本国に帰り1948年10月に解散した。写真は本国にもどったときのもの。
The 4FS came under the command of 3rd HQ Air Wing in 1944 fought through Leyte and Luzon, Philippines, during the WWII and stationed at Chitose, Northern Japan, till March, 1946.

The English Bull, mascot of a US 8th Air Force Base, meets his master, Capt. James Duffy of 354FS who held the record of 15 kills, upon the Ace's return from mission.

▼第8空軍第355戦闘大隊第354戦闘中隊所属のジェームス・E・ダフィー少佐と愛機。ダフィー少佐は撃墜数15機で、第354戦闘中隊のトップエース。写真は作戦を終えて帰投後、中隊のマスコット犬との記念写真。









▲ソ連において，P-51Bにドイツ機3機目の撃墜マークを描き入れるソ連兵。

◀パイロットネーム，所属部隊が不明なのが残念だが，おそらくヨーロッパ方面で活躍した，第8か第15空軍所属と思われるP-51。

P-51C Mustangs from the 16FS/51FG at an airbase in China. As shown the fighters of 16FS used shark-teethed color scheme as their trade mark. Some C-47's are seen in back.

▼中国の基地に翼を休める，第51戦闘大隊第16戦闘中隊所属のP-51Cムスタング。第16中隊では写真のように機首のサメ口をトレードマークにしていた。後方にはC-47なども見える。





ロッキード P-3オライオン



▲P-3オライオン対潜哨戒機のプロトタイプ機YP-3A。P-3は米海軍で最初のターボプロップ装備の対潜機として開発され、胴体内部は、これも対潜機としてははじめての完全与圧式になっている。
◀嘉手納基地のエプロンに翼を休める、第20対潜哨戒飛行隊(VP-20)所属のP-3B。対潜飛行隊は1年の輪番制で駐留している。
▼VP-17が使用していたP-3A。P-3Aはオライオンの最初の量産型で計157機生産された。写真は岩国基地に駐留当時のもの

▲YP-3A, the prototype of P-3 ASW
◀P-3B from VP-20 at Kadena AB
▼P-3A from VP-17 at Iwakuni AB





▲嘉手納基地へ着陸進入する、VP-9所属のP-3C。着陸位置に下げられたフラップ内の塗装がよくわかる。1977年夏の撮影。
▶厚木基地へ着陸するVP-47所属のP-3C。機首風防側面には、1976年のアメリカ建国200年の記念塗装が施されている。1977年の撮影。
▼三沢基地に着陸するVP-40所属のP-3C。1977年夏の撮影。このページのP-3Cはそれぞれ左主翼付根下にAN／ALQ-78ECMポッドを装備している。

▲VP-9's P-3C on final approach to Kadena, Okinawa. 1977 photo.
▶VP-47's P-3C at NAS Atsugi.
▼VP-40's P-3C at Misawa AFB.






PC
154579
3


3


PC
154579
3


32



左ページ上と中は、嘉手納基地をタキシングするVP-6所属のP-3C。
▲▶VP-19に所属するP-3C。
▼グアム島のアガナ海軍航空基地に駐留する第1艦隊偵察飛行隊（VQ-1）所属のEP-3Bオライオン電子偵察機。VQ-1は1971年7月に厚木基地から移駐したもので、写真は1977年撮影のもの。VQ-1は現在新型のEP-3Eを装備している。

In left top and center shown are P-3C from the VP-6 taxiing at the Kadena runway, Okinawa, while those in top right & its below are the Orions from VP-19. on left bottom is the EP-3B of VQ-1 photographed in 1977. VQ-1 is now equipped with the latest version of Orion, the EP-3E, with their advanced electronic systems the surveillance as well as antisubmarine warfare capabilities have been strengthend.



▼メリーランド州のパタクセントリバー海軍テストセンターでテストを行なうネーバル・ウエポンズ・ラボラトリー（海軍武器実験所）が使用しているEP-3A。胴体下には円盤のレードーム、尾部には円筒状のアンテナなどが装備されている。1972年の撮影。





イラストレイテッド・第二次大戦機
WW II A/C, ILLUSTRATED



大戦中、満州で奉天と文官帽を結ぶ鉄路わきに不時着した"屠龍"が置いてあり、その機体でよく遊んだことがあった。操縦席内部は薄いカーキ色で塗装されていたが、胴体内側などは無塗装で、外面は灰緑色の地に暗緑色の迷彩塗装がスプレーで塗られていたのを記憶している。

奉天飛行場にいたキ45改乙と思われる機体もだいたい同じような塗装が施されていた。私の見た機体はほとんど機首に37mmのホ-203機関砲を装備していたが、その弾倉はカゴ型で弾丸は16発入りだった。砲の下部には空薬莢受けが付いていたが、おもしろいのは防弾板で、穴のあいた円盤状のものが弾倉前面に2枚あり、そのうち1枚は弾倉に、もう1枚は取外し式の機首コーン部に取付けられていた。

パイロットの頭部には防弾板が付いていたが、前部風防には防弾ガラスは使用されていなかった。前・後席の間には凸型をした大きな燃料タンクがあって、赤と黒色の厚いゴムで二層に防弾してあったが、図の機体のように上向き砲を装備した機体ではこれをはずしていたようである。胴体下面右側には20mmか37mm砲が装備されていた。

この目的のはっきりしないキ45も、北九州にB-29が来襲したころから活躍しはじめた。特に夜間低空で進入してくるB-29に対しては、

川崎2式複座戦闘機（キ45）“屠龍”



KAWASAKI Ki45 TWO SEAT HEAVY FIGHTER “TORYU”

かなりの戦果を上げた。夜間などは後方から白い大きな光玉がB-29に吸いこまれていくのがよくわかった。B-29のM-2機銃のそれは赤い光玉だった。

しかし、P-51などが援護してくるようになると、さすがのキ45もゲリラ的な動きしか取れなかったようである。

イラストの機体は53戦隊の根岸軍曹の使用した機体である。砲口には防眩用のカバーが付いている。この機体の写っている写真を見ると、第1中隊のマークになっているので、尾翼のマークの色は中隊色の白にした。

（図と解説　長谷川一郎）

Ki-45, HEAVY FIGHTER "TORYU" (DRAGON SLAYER)

During our train ride to Shenyang we spotted a wreckage of two-seater plane made forced landing along the railroad tracks. Since I was "one-red-star" ranked civilian attached to the Army, the bottom classification among civilian compornent, I had nothing much to ho in those days. Taking advantage of supesfluous leisure time, I often went back to see the wreckage which I had noted it as Ki-45. Except the cockpit area where light khaki painting observed the inside had been unpainted. Its surface had camouflage with standard olive green patches sprayed over a pale green base. The ones I saw later at the Shenyang airfield had the similar camouflage, though they were Ki-45 KAIb. It had a fixed 37-mm Ho-203 cannon with 16 rounds in the nose. As the night fighters, Ki-45 proved useful. From the veranda of my house in Yokohama I often watched them intercepting the B-29s. Comparative to reddish fire stream ran from M-2 guns of B-29, the stream chased after them from Ki-45s were more whitish. Recalling that the interceptors witnessed were from the 53rd Sentai, I have adopted its color scheme with 1st Chutai marking and pilot's name of Sergeant Negishi. (By Ichiro Hasegawa)



旧日本軍用機アルバム

三菱96式艦上戦闘機

WWII JAPANESE COMBAT AIRCRAFT ALBUM
MITSUBISHI TYPE 96 CARRIER FIGHTER "CLAUDE"

この写真と右上は敵地攻撃を終えて、中国大陸上空を飛行する96式２号艦上戦闘機１型（Ａ５Ｍ２）。同機の固定武装は胴体前部の7.7㎜機銃×２であった。
Picture here and right shows Type 96-2 carrier fighters over China. They were armed with two 7·7-mm MGs



世界最初の単葉艦戦である旧日本海軍の三菱９６式艦上戦闘機（Ａ５Ｍ１～４）は、日本の実用戦闘機に画期的進歩をもたらした傑作機として、陸軍の97式戦闘機とともに日華事変で大活躍したもので、世界の軽戦闘機をリードする時代が本機から始まったといっても過言ではない。この96式艦戦の基になったのは、三菱９試艦上戦闘機（カ―14）で、同機に中島“寿”２型改１エンジンを装備、昭和11年末に96式１号艦上戦闘機（Ａ５Ｍ1）として制式採用になり、12年初めから量産に入っている。15年末までに三菱だけで782機生産されたが、このほか東京瓦斯電、佐世保海軍工廠、渡辺でも生産された。36号機～74号機はエンジンを“寿”２号改３装備の96式２号艦上戦闘機１型（Ａ５Ｍ2a）、75号機以降は“寿”３型を装備の96式２号艦上戦闘機２型（Ａ５Ｍ2b）である。この２型はカウルフラップ、密閉風防を装備しており、１号機は12年８月に初飛行した。“寿”41型エンジンを装備したのが96式４号艦上戦闘機（Ａ５Ｍ４）で一番多く生産された。日華時変での96式艦戦は、中国空軍のグラジエター、イ-15、イ-16に対しては圧倒的強さをほこっていた。太平洋戦争の緒戦では、南方方面で零戦とともに活躍した。







MITSUBISHI TYPE 96 CARRIER-BORN FIGHTER A5M1-4, "Claude" IJNAF's first monoplane the Mitsubishi Type 96 carrier-born fighter also became the very first carrier-born monoplane in the world. Together with Army's Type 97 fighter she made combat debut in the 2nd Sino-Japanese conflict assuring Japanese forces complete air superiority. It is not too exergerated to say that the era of light-weight figther began with the deployment of this unique monoplane of the time. Based on the Mitsubishi Type 9 Experimental Carrier Fighter (Ka-14), A5M1 was developed and adopted by IJNAF officially in the end of 1936, and later fought in WW II

第13航空隊所属の96式２号艦戦。同航空隊は昭和12年７月11日に大村航空隊で編成され、上海、南京などで活躍した。写真の機体は機体上・側面に茶と緑の迷彩塗装が施されている。

Mitsubishi Type 96-2 from the 13th Kokutai (air unit) fought over China. The unit was formed at Ohmura AF on July 11th, 1973. Camouflage was in brown and green.





▲出撃準備中の第12航空隊の96式艦戦。一番手前の機体は、写真が修正されていてはっきりしないが、密閉風防装備の96式2号2型艦戦である。胴体中央下に装備しているのは160ℓ入り増槽。第12航空隊は昭和12年7月7日の支那事変勃発で、11日に佐伯航空隊で編成され、第2連合航空隊に編入されたもので、中国の南京、上海、南昌、漢口方面で活躍した。

Type 96-2-2 Carrier fighters from the 12th Kokutai in prior to sertie. The 12th Kokutai was formed at Saeki AF on July 7, 1937, and fought over China under the command of 2nd Rengo Kokutai. Model 2-2 had enclosed cockpit and was powered by 680hp Kotobuki engine. Mounted under the fuselage was auxiliary fuel tank with capacity of holding 160 liter.







▲▶96式2号艦戦を複座とした、96式練習戦闘機（A-M2-K）。写真でもわかるように、安定を良くするために、胴体後部側面にフィンが取付けられている。同機は大戦末期まで使用された。

Type 96 Fighter Trainer A5M2-K, the two-seater version of Model 2. Fins installed aside increased its stability.





P−38L from 8 F S/49 F G commanded by Maj. George C. Laven, Jr., with 5-Kill record.

第二次大戦米第5空軍の
知られざるP-38のエースとその愛機

WWII'S UNVEILED ACES AND THEIR LIGHTNINGS FROM THE FIFTH AIR FORCE

上は第49戦闘大隊（49th FG）第8戦闘中隊（8th FS）のGEORGE G. LAVEN, JR 少佐（撃墜数5機）のP-38Lで、マーキングは黒と白。1945年撮影。下は8th FG、80th FSのKENNETH G. LADD 大尉（撃墜数12機）が臨時的に使用したP-38J（1944年夏オワイ島で撮影。同機は現地で実験的に13mm銃を2挺増設したが、計7挺を同時に発射すると振動が激しく実験は失敗している。LADD大尉は1944年10月14日バリクパパン上空で戦死している。

P38-J from 80FS/8FG temporarily commanded by Capt. Kenneth G. Ladd with additional two 13-mm guns. Capt. Ladd had 12-kill







Capt. John S. Loisel of 432FS/475FG, who recorded 11-kill, commanded P-38H "Sergeants' Kid".

（上）475th FG、432nd FS所属のJOHN S. LOISEL 大尉（11機撃墜）のP-38H、1943年夏ポートモレスビーで撮影。
（中）8th FG、80th FS所属CYRIL F. HOMER 大尉（15機撃墜）のP-38J。
（下左）8th FG、80th FS中隊長EDWAAD CRAGG少佐（15機撃墜）のP-38H。同少佐は1943年12月26日のグロスター岬上空の空戦で戦死した。
（下右）49th FG、9th FS所属GERALD R. JOHNSON大尉（向かって右、22機撃墜）のP-38F、1943年春ポートモレスビー。

P-38J from 80FS 8FG, commanded by Capt. Cyril F. Homer who had recorded 15-kill. 1944 photo at New Guinea by Howeeney.





P-38H "Porky II" from 80FS/8FG, flown the Commander Major Edward Cragg who recorded 15-kill.



Capt. Gerald R. Johnson (right) 80FS 8FG recorded 22-kill.



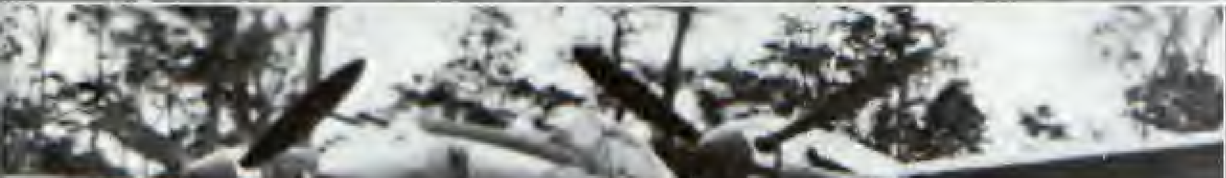
▲第8飛行大隊（8th FG）、第80飛行中隊（80th FS）のトップ・エースであるJay T. Robbins少佐の愛機P-38J "Jandina IV"。Robbins少佐の総撃墜数は22機で、写真では胴体側面に21機の撃墜マークと、22機目の白ワクが描かれている。1944年夏の撮影。
(Above) P-38J Jandina IV commanded by Maj. Jay T. Robbins, the leading Ace, of 80FS/8FG. Photographed in Summer, 1944.

(Below) Closer look on the kill-mark of Jandina IV. A vaguely shown figure ahead the lettering should be the caricature of potbellied Hotei, one of the seven gods of good fortune.

▼Robbins少佐と愛機"Jandina IV"。写真が不鮮明なのが残念だが、機首にはトレードマークの両手を上にあげた"布袋（ほてい）"の絵が描かれている。スピンナーは中隊カラーの緑色に白帯が入っている。







▲これもRobbins少佐のP-38J。機首のマークがはっきりしないが、おそらく"Jandina III"と思われる。スピンナーは緑と白の塗り分けで、垂直尾翼にはシリアルナンバーはなく、上・下端を緑・白・緑に塗ってある。

▶8th FG、36th FS所属のP-38J。パイロット名が不明なのが残念だが、1944年5月末ごろニューギニアのナザブ基地で撮影されたもので、前に立っているのが同機のパイロットであろう。スピンナーは白で付根部に黒帯が入っている。

(Above) Although the marking is not clear this should be Major Robbins' "Jandina III". (Below) P-38J from 36FS/8FG. Photographed in late-May '44 at Nazabu AB in New Guinea.





◀8thFG、36thFS所属のP-38J。大戦中8thFGは機首にアルファベット記号を描いていたのが特徴だったが、1944年夏ごろ一時数字を使用した。写真の機体は普通 Tom Huff 大尉がパイロットだったが、1944年6月16日、チャールズ・リンドバーグが同機に乗ったともいわれている。ナザブ基地で撮影。

▼この写真はエースの機体ではないが、第6写真偵察大隊所属で、偵察に活躍したF-5F。機首の機銃を取りはずし、偵察用カメラを装備している。写真で側面のカメラ窓に目を描いているのがユニークである。

▼1944年夏に撮影された、80thFS所属のP-38J。パイロットネームは不明だが、胴体側面には4機の撃墜マークが描かれている。スピンナー前半と尾翼上・下端は中隊色の緑に塗られている。

(Left) P-38J from 36FS/8FG commanded by Capt. Tom Huff. she was said flown by Charles Lindbergh on June 16th, 1944. During the period numerical nose-code was (Right) F-5F from the 6th Reconnaissance wing, with the nose-mounted camera. As epitomized by its big eye she achieved a number of successful missions. (Bottom) P-38J from 80FS with 4 kill-mark.







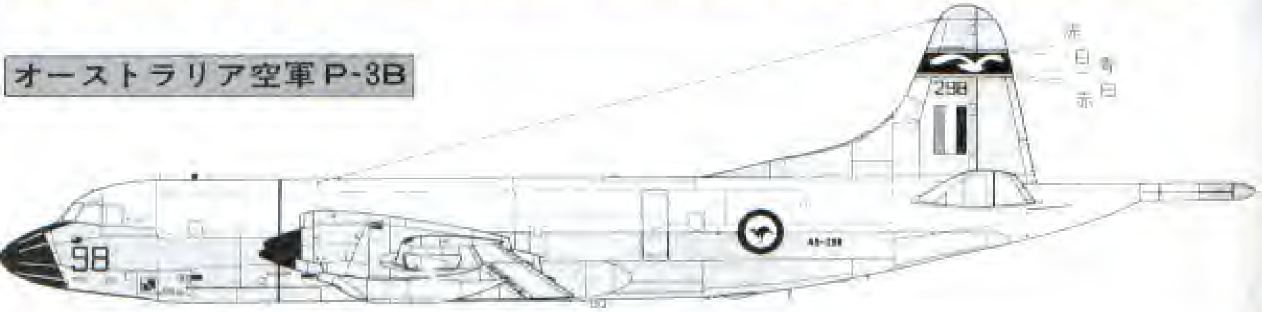
◀離陸するVP-48所属のP-3C。胴体下面の主翼付根部にTacanアンテナ、ソノブイ投射管後部にはドップラーアンテナ、ソノブイ受信アンテナ、UHFアンテナなどが装備されている。



▼着陸するVP-47所属のP-3C。オライオンのフラップは、ロッキード社が伝統としているファウラー式のものを装備している。写真では最大の40°に下げられている。エンジンはT56-A-14ターボプロップを装備。

モデルをグレードアップするための基本塗装

オーストラリア空軍P-3B

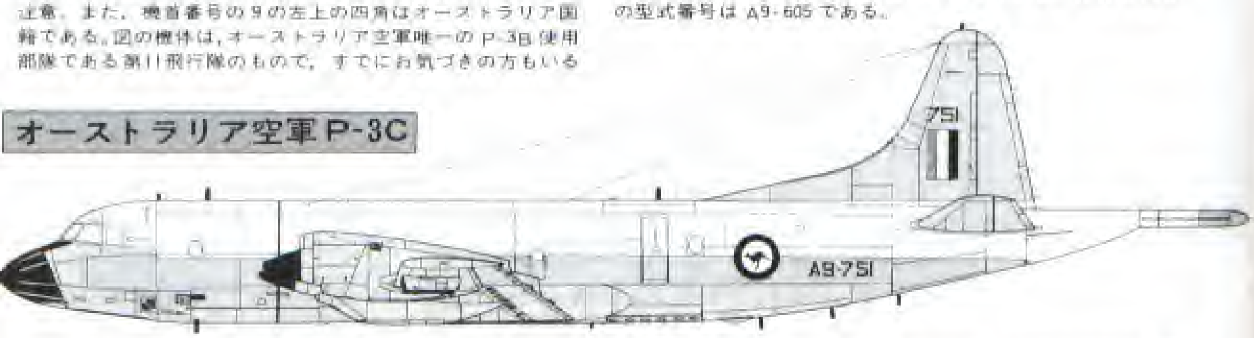


□オーストラリア空軍 P-3B　A9-298

オーストラリア空軍の P-3B も基本塗り分け，米海軍とほとんど同じであるが，胴体後部の水平尾翼下のライトガルグレイの部分の塗り方が若干異なっている。胴体の国籍記章は白地の中に赤いカンガルーを描いたもので，その外側は青である。垂直尾翼の国籍記章は左から赤，白，青の順で，その上のスコードロンマーキングは図に示すように上下赤と白い帯にかこまれた青い太帯の中に白いカモメが描かれている。カモメの口ばしは黄色である。機体に書かれている番号はすべて黒であるが「2の字体は米海軍のものとは異なっているので注意。また，機首番号の9の左上の四角はオーストラリア国籍である。図の機体は，オーストラリア空軍唯一の P-3B 使用部隊である第11飛行隊のもので，すでにお気づきの方もいると思うがハセガワ社のデカールを使用する場合には，キットをB型への改造が必要である。B型への改造は，KA-74カメラ収容部の撤去，ソノブイ発射管の撤去HFアンテナ，AN ASR-3スニファーのデレクタ・ヘッドの設置胴体中央部のKA-69A カメラ収容部の設置などである。

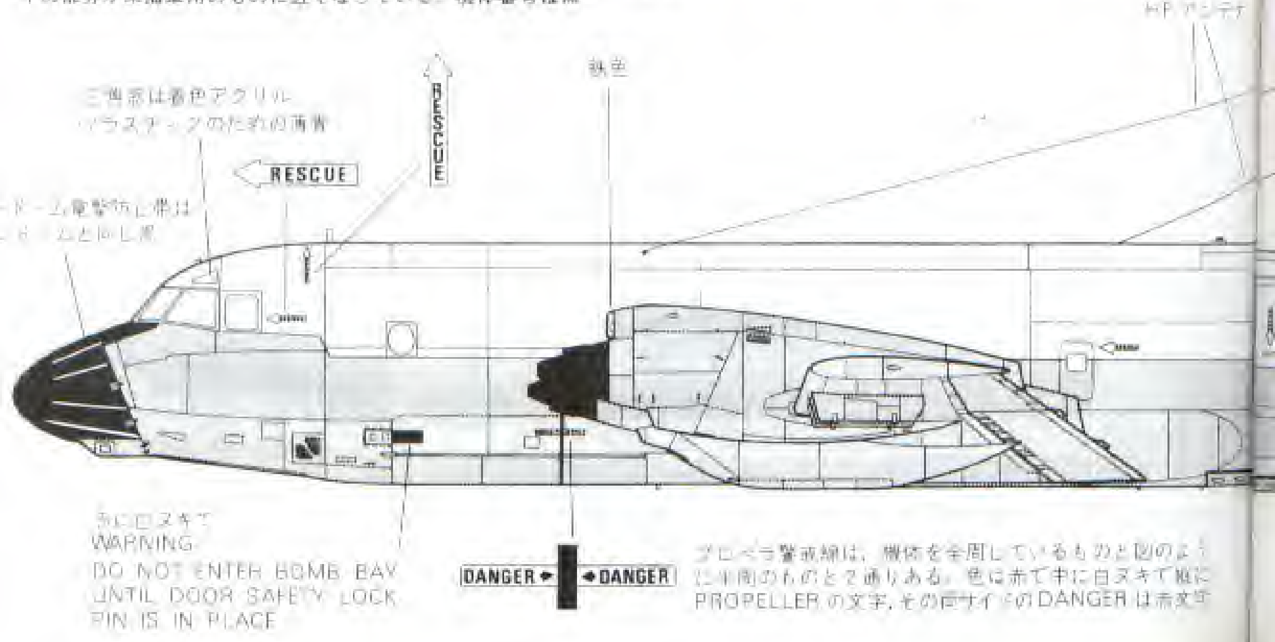
オーストラリア空軍の P-3B は当初，A9-291～230の計10機であったが，この内 A9-296は事故で失なわれたため，一時9機となったが，米海軍から P-3BBu.No154605を譲り受けたため，現在も10機が第11飛行隊に所属している。なお補充機の型式番号は A9-605 である。

オーストラリア空軍P-3C



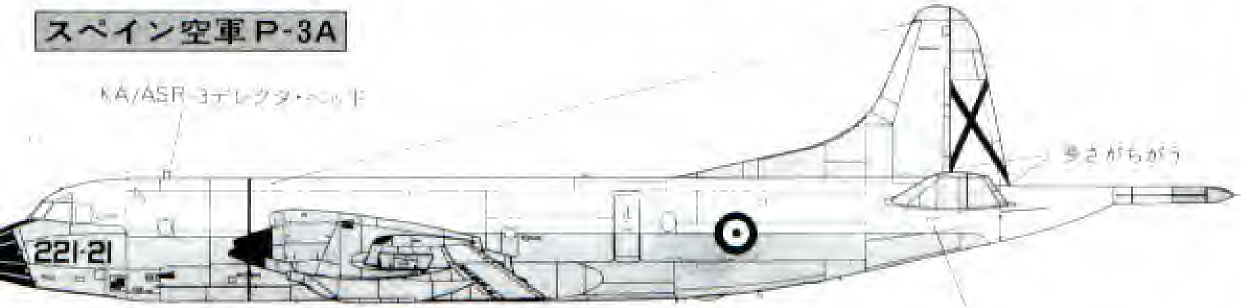
□オーストラリア空軍 P-3C UP　DateII A9-751

昨年5月から就役を開始したオーストラリア空軍の P-3C も Up DateII 仕様であるので，これもハセガワ社のものからは改造が必要である。まず KA-74 カメラ収容部を撤去して，平坦な面にし，次に胴体上下面に数本の AN／ARS-2 ソノブイ・レファレンスシステムのアンテナを新設する。塗装は P-3B のものと同様であるが，水平尾翼下のライトガルグレイの部分が米海軍用のものに近くなっている。機体番号は黒であるが，国籍記章後ろのものは P-3B よりやや大きめで書かれている。図の機体は P-3C 第1号機であるので，10機の P-3C は A9-760までの型式番号があてがわれていると思われる。また，1号機の就役以来1年以上経過しているので，現在ではおそらく新しいスコードロンマークが描かれているものと推測する。なおオーストラリア空軍の P-3C は第10飛行隊である。



ロッキードP-3オライオン

スペイン空軍P-3A



◎スペイン空軍 P-3A　221-21 US.Navy Bu.No152149

図はスペイン空軍に属するP-3A　基本塗装は，米海軍のものと同様で，機体上面，インシグニアホワイトFS.17875。その他全面がライトガルグレイFS.16440である。後部観測窓の後にある国籍記章は，一番内側が赤丸，その囲りが黄色，そして外側が赤である。この記章は両主翼上下面にも描かれている。

ラダーの黒い×印は，スペイン軍の垂直尾翼用記章で，×印は白地に描かれている。またP-3の場合，×印の足の長さが違っている。機首の番号はスペイン空軍の型式番号で，221は中隊を示している。色は黒で，字体は米海軍用と異なり45°で角どりがされている。この図は，スペインに引き渡される直前のもので，水平尾翼下には米海軍用のP-3A-152149というBu.Noが書かれている。スペイン空軍は，対潜哨戒機としてP-3Aを3機保有しており，すべてラ・パーラの第221飛行隊に所属して任務に着いている。他の2機は221-20，US.Navy Bu.No152153と221-22 US Navy Bu.No152145である。

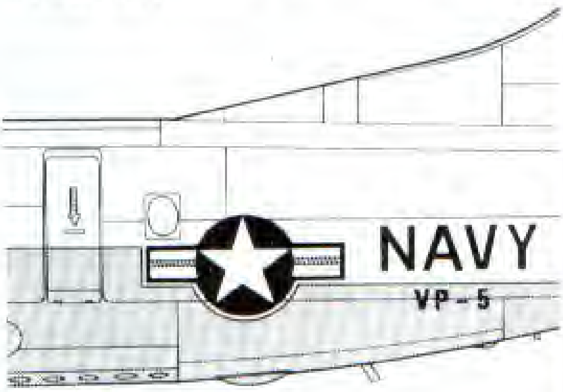
P-3CからP-3Aへの主な外形上改修点は，まず機首下面のKA-74カメラ収容部の撤去，胴体下面のソノブイ発射管の撤去，胴体右側の3個の小丸窓の撤去，HFアンテナ張り方，などであるが，そのほかにこの機体には，通常潜水型潜水艦探知用のAN／ASP-3スニファーのデレクタ・ヘッドがコックピット上部に設けられている。

またAB型に共通のものとして両主翼先端前部にECMアンテナの収容部がある。

米海軍P-3C基本塗装

□米海軍 P-3C 基本塗装Bu.No153912

P-3の基本塗装は，他の米海軍機と異なり胴体上面がインシグニアホワイトFS.17875。その他の部分がライトガルグレーFS.16440であるが垂直尾翼付4根の後部が胴体上面につながって白となっているのに注意。プロペラは外側から白，赤，白に帯が描かれており，スピナーとスピナーに近い部分のプロペラは黒に塗られている。胴体後部の国籍記章は図のように白いワク付きのものとそうでないものの2種類がある。Bu.Noは垂直尾翼と水平尾翼下の胴体の2ヵ所に角どり30°で書かれている。

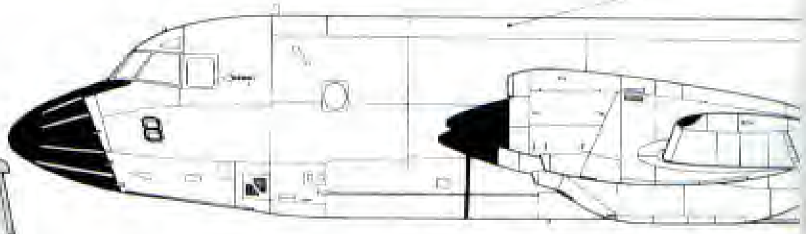




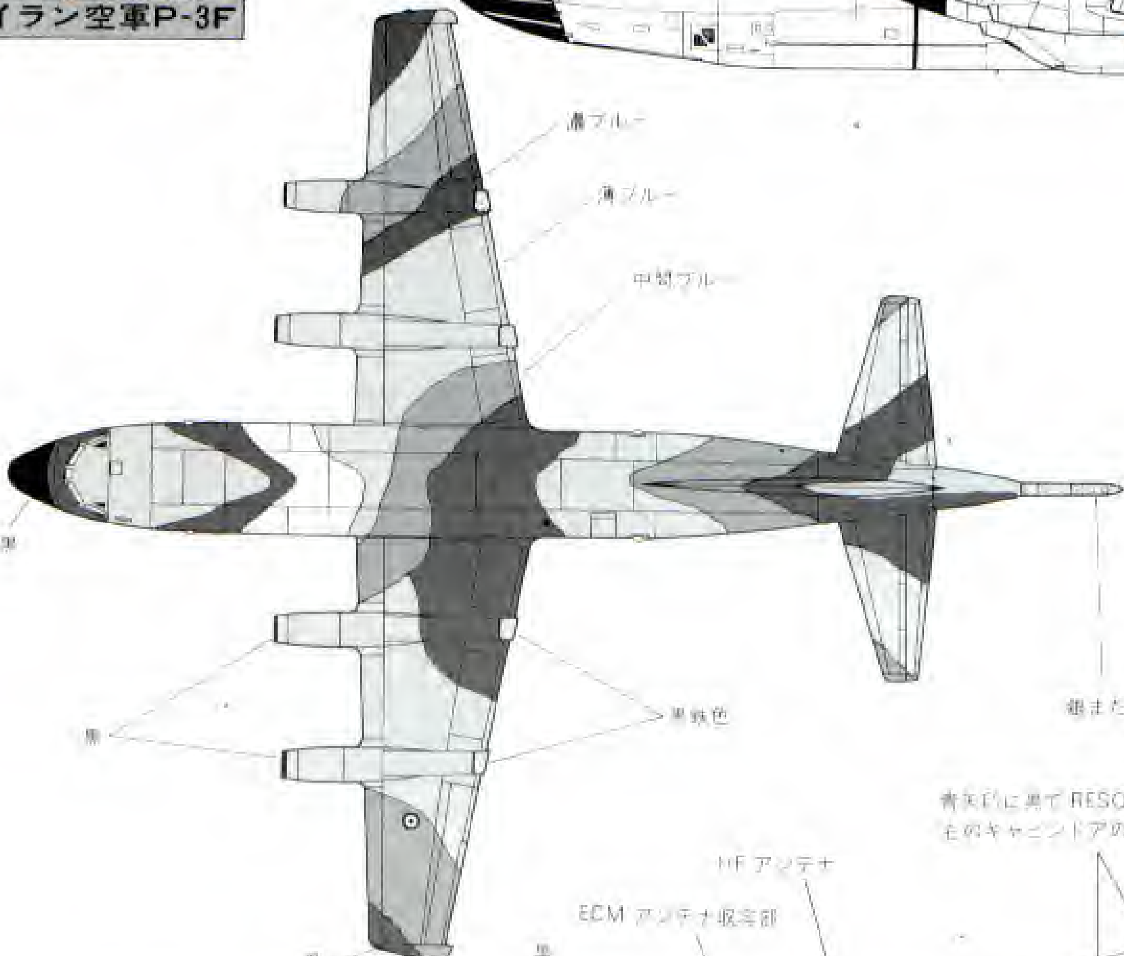
米海軍 P-3B(VP-94)

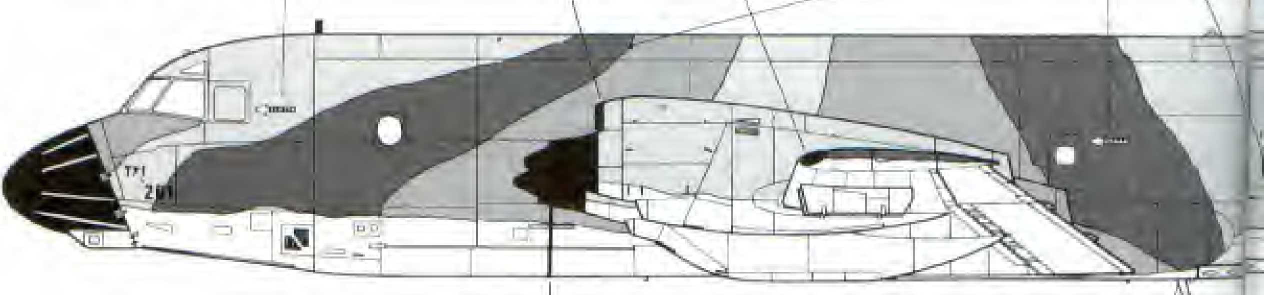
○米海軍 P-3B VP-94 Bu.No.151376

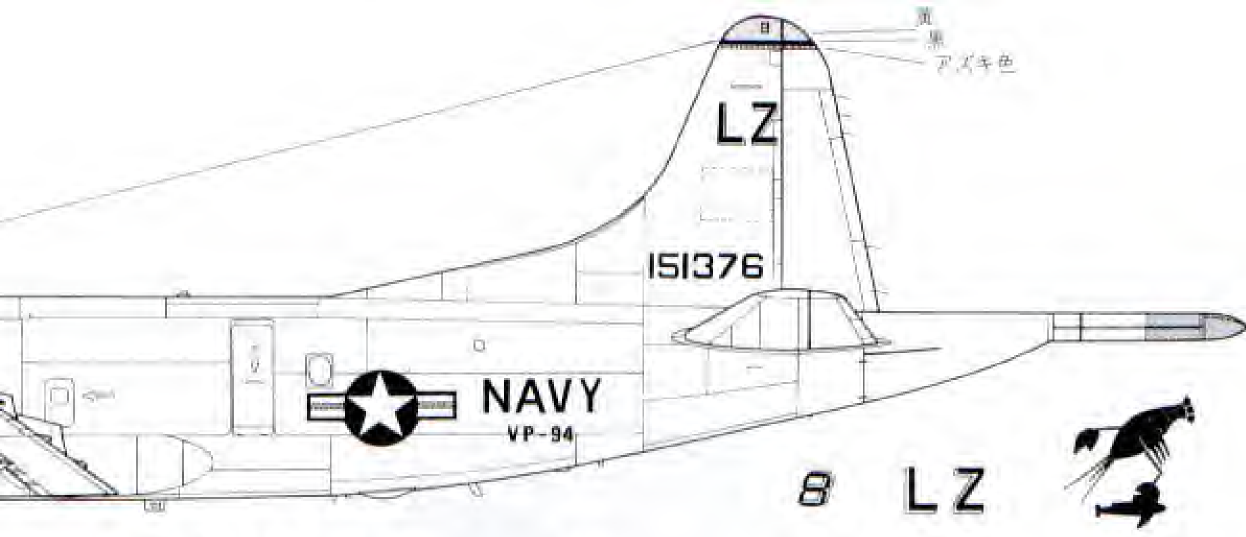
図はルイジアナ州のNASニューオリンズに駐留している大西洋艦隊の予備役飛行隊である第94哨戒飛行隊所属である。垂直尾翼の白線の中には，下に示した潜水艦を握ったザリガニがデザインされている。ザリガニはアズキ色で，その左ハサミに握られた潜水艦は黒で描かれている。垂直尾翼上部の帯は図のように黒とアズキ色で，黄色帯の中に機体番号が黒で描かれている。テールコード"LZ"と機首番号は黒で白のシャドー付きである。なお，機体右側のテールコード，番号は，下に示すようになっている。国籍記章は，白フチ無し。また，プロペラ警戒線は下半分である。



イラン空軍P-3F





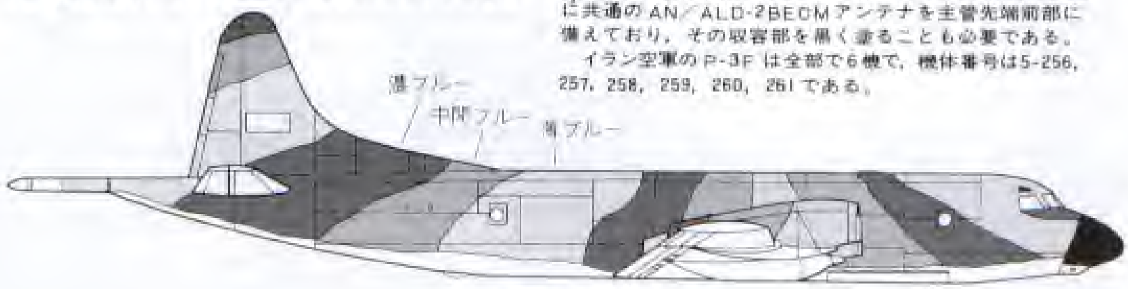


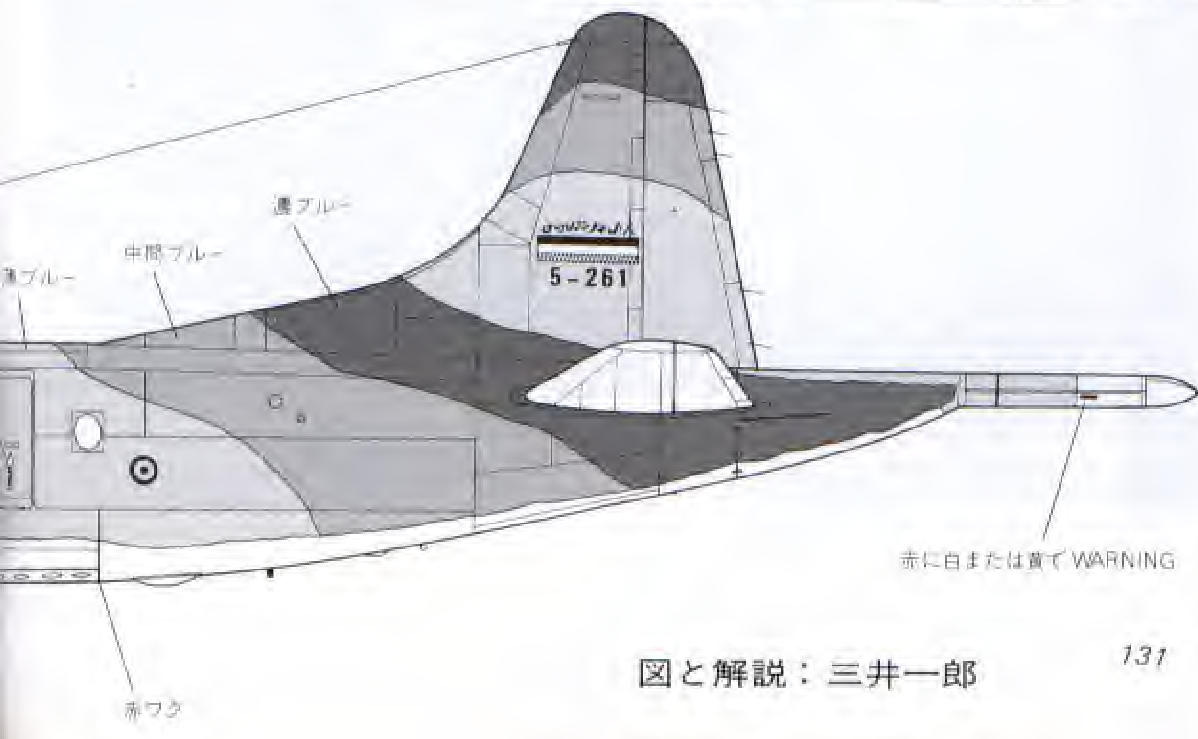
○イラン空軍 P-3F 5-261

イラン空軍の P-3F は，P-3 シリーズ中唯一の給油装置付機体であるとともに唯一の迷彩塗装を施した機体である。

迷彩は，上面濃，中間，薄の 3 色ブルーで，下面は，やや青みがかった白となっている。胴体後部の小さな国籍記章は，内側から，赤丸，白，青の順で，これは米軍と同様に左主翼は上面に，右主翼は下面にも描かれている。垂直尾翼のマーキングは上から青，白，赤の順でその上のアラビア文字と下との機体番号は黒となっている。なおこの番号は，米海軍用とは異なり丸味を帯びたものになっている。また機首の番号もやや小型であるが同じ字体で黒で書かれている。機首番号の左上のアラビア文字は261を表わしていると思われる。その他塗装上の注意として，RESCUE の矢印が青地で文字が黒になっていることまたプロペラ警戒機は下半分までであることなどが上げられる。イラン空軍の P-3F は，米軍の P-3C に準じた機体であり，C 型からの改造も容易であるが，主な改修点としては，HF アンテナを A・B 型のようにすること。サーチライトを右外翼16番に装着していること。胴体後部下面の 1 対型のソノブイ受信アンテナを撤去し，それと同様あるいは同目的と思われるやはり 1 対式のアンテナナをソノブイ発射管の前に設けることなどである。また ALQ-78 ECM ポッドを装備していないために，A・B 型に共通の AN／ALD-2B ECM アンテナを主翼先端前部に備えており，その収容部を黒く塗ることも必要である。

イラン空軍の P-3F は全部で 6 機で，機体番号は 5-256，257，258，259，260，261 である。





図と解説：三井一郎